

# 疫情影響運作 深物流企海運謀出路

## 陸路運輸現司機荒 貨物經香港轉口降九成

香港第五波疫情已波及大灣區多個城市，由於香港越來越多的跨境司機染疫，為了防控疫情，深圳市交通運輸局上月底在深圳市疫情防控新聞發布會上表示，深圳設立14個綜合接駁站，跨境司機在接駁站卸貨後原路返港。不過，這一舉措對大量經香港轉口的大灣區出口企業和物流企業帶來很大影響。一些大型物流企業直言業務大降八九成。他們紛紛尋找出路，有的考慮通過駁船轉運到香港碼頭，但費用增加了一兩倍。香港付貨人協會執行總幹事何立基接受香港文匯報記者採訪時表示，鑒於香港疫情影響陸路運輸，未來大灣區駁船海運到港中轉將會成主力。

◆圖／文：香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道

近月香港疫情嚴峻，每日新增新冠確診病例持續逾萬例，並通過一些跨境人員傳入深圳，為此，深圳市上下布控，嚴防疫情傳入。總部位於深圳寶安石岩的深圳恒峰物流總經理劉明接受香港文匯報記者採訪時表示，從石岩街道舉行的通氣會上獲悉，為了防止跨境司機傳入病毒，深圳已取消了不少大型物流倉儲和工廠等場地跨境司機進入的網點，並在每個行政區設立一個收貨接駁點，其中寶安區設在國際會展中心附近。大灣區所有貨物由內地司機開車送到接駁點，然後由健康的香港司機將貨物送到香港轉口。而香港司機將空車送達深圳也是同樣操作，這與供港菜司機採取同樣的閉環管理模式。

香港文匯報記者從上月底的從深圳市疫情防控新聞發布會上獲悉，深圳對跨境司機實施全名單管理，一人一檔，設立14個

綜合接駁站，全流程為閉環管理，司機每日一次核酸檢測，實施集中居住，通過專用的轉運車輛接送。

深圳市還加快推進跨境貨物陸路運輸的集中接駁，在各區分別建立了1至2個跨境運輸綜合接駁站，實施紅黃綠分區管理，按照集中接駁、定線進出、精準管控、限時返回的原則，跨境司機通過指定的線路，在綜合接駁站與口岸之間定線通行。

### 公司僅剩一香港司機可出動

劉明告訴記者，深圳各類跨境物流企業有兩三百家，此次新政帶來的影響是很大的。其公司總共40多兩地車，全是香港司機，由於受疫情影響，2月下旬有8位香港司機出動，如今僅剩1位，其他有的因為病源密切接觸者而被隔離，有的司機儘管核酸檢測為陰性，但其在香港居住



◆劉明表示，香港司機因為疫情過不來，公司跨境運輸業務急劇下降。

的大廈片區有人感染，他們暫時也不能北上，如果北上的話需接受三周的隔離，大量香港司機停業給公司業務帶來很大困擾，業務下降八九成。

儘管深圳推出一些接駁點，但是他公司幾乎沒有參與，主要是其主要以抗疫物資為主，申請程序複雜，並且要配接駁司機。為此十分頭痛，一時找不到好的解決方法。

與恒峰物流類似的是，深圳一位不願意透露公司名稱的大型跨境物流公司負責人李先生表示，公司多年從事大灣區貨物經香港出口的物流業務，有六十多兩地跨境車，為此投入相當大，一台車近百萬元。2月下旬剩下一二十多兩地在營運，但現在因為疫情防控和接駁點，運作不順暢，因此業務全停了，海運有一點。以往一天200多個車次往返兩地，現在業務下降90%多，損失很大。

他稱，現在因為疫情，跨境司機特別緊缺，而且每天的效率也特別低，近期香港和內地司機確實都很辛苦。現在企業運營挺尷尬，很多企業出口運輸不了，海外原材料經香港進口也斷了，導致一些企業生產線只得暫停。

對於深圳嚴防疫情，劉明和李先生等許

多公司負責人均表示支持和理解，但希望防疫政策對其轉口業務影響盡量減輕一些，畢竟其背後涉及到大灣區眾多進出口生產企業和大量員工。

對於因香港嚴重的疫情導致深圳收緊防疫政策，何立基表示，他理解深圳的舉措，現在經陸路運輸到香港的大灣區跨境貨車已大幅減少。目前唯一可行的方式通過駁船將大灣區的出口貨物運到香港多個碼頭，除了保證來自內地日常的蔬菜和日用供應外，香港多個碼頭仍每天保留1,500至2,000個駁船貨櫃處理能力。據他了解，目前深圳鹽田港和大鵬灣區獲許可運行駁船，往返香港。而一艘駁船一次可以運輸100至150個貨櫃，運費相對便宜一些，但要達到規模才可以實現經濟化運作。

### 駁船運輸費時 成本高逾倍

對於駁船運輸將貨物出口到香港，劉明坦言這也是他們考慮的方案之一，但缺點不少，時效延長了一兩天，並且深圳和香港兩地均要拖車、清關等，費用總體高了一兩倍，因此他們也難以考慮這一方案。不過，何立基認為鑒於目前香港的疫情，陸路運輸仍然受限，駁船船位將會走俏，未來甚至出現供應短缺。



因為疫情關係，香港很多司機未能開車北上工作。



◆深圳恒峰物流以前貨物倉庫，如今變得空蕩蕩。

## 灣區港企發貨轉內地「飛」

由於許多跨境司機染疫或者居住地存在疫情，目前大量香港跨境司機不能北上拉貨，這對香港物流業帶來很大的影響。

香港物流商會副主席、香港匯豐物流控股董事長陳富泉表示，香港很多物流公司業務下滑數成。從事國際空運的港企深圳東捷運通董事長黃鵬表示，由於疫情原因，現在從大灣區拉貨到香港機場成本增長了一倍。

### 港物流企業業務驟降

陳富泉接受香港文匯報記者採訪時表示，第五波疫情對香港物流業影響非常大，很多跨境司機

都因所住的地方出現疫情，不能駕車進入內地。以前大量的跨境司機前來大灣區拉貨，經香港碼頭轉運出口海外，如今香港陸路跨境貨運整體受到很大影響，很多公司業務下跌幅度最多達數成。談到自己公司業務受到的影響時，他透露，2月下旬公司整體業務下滑約三成，目前香港本地業務下跌了兩成，而跨境業務則是完全癱瘓停頓，帶來不少損失。並感嘆很無奈，未曾想過香港的疫情令到物流業受到如此嚴重的衝擊。

黃鵬接受記者採訪時稱，以前他有很多大灣區出口的空運貨物要拉

到香港機場，因為疫情和跨境司機缺乏，大量香港司機不能北上拉貨，物流運費因此大幅增加了一倍。為此他現在代理的貨物出口基本都往內地走。因為經香港時受疫情影響，發貨時間掌握不了，加上運費太貴。目前他的空運業務已轉移到內地許多城市，包括深圳、廣州、上海、北京、福州、昆明、成都、西安、武漢和鄭州等，這樣可以提升出口貨物效率和降低成本。

此前他主要通過香港、深圳和廣州等機場出口，如今已向許多城市分散處理，以便及時將客戶貨物付運。

## 公司車隊停駛 跨境司機無奈歇業



◆跨境司機盧先生稱，因擔心感染新冠病毒，為了保護自己也很少在香港下車。

從事大灣區出口貨物跨境運輸的港人司機盧先生在東莞沙田保稅區拉貨，都是出口海外的電池。由於疫情原因，他以前一個月可以拉20至30趟，其所在公司有二十多輛跨境車運送出口貨物，2月下旬停駛了十六、七輛，因為有的同事是疫情密切接觸者或者臨近染疫的大廈，因此暫時不能北上。不過他昨日告訴記者，如今已全部停駛了，他只靠歇業。

盧先生原籍廣東陽江，因為父親是香港籍便轉到香港公司工作，後來成為港人，一直以來從事跨境運輸工作。他原本住在深圳龍華，有三個孩子，之前買了一套小產權房，老婆和孩子都住在龍華，因為疫情閉環管理，他與家人兩年多未能見面。因為香港租房太貴，動輒要上萬港元，他將貨物拉到香港後開車至一些口岸香港一側停車，每天都是在車上睡覺。而像他這樣在車上過夜的司機並不少，主要是原籍是內地、在香港未有租房的。

### 到港不敢下車 曾兩餐「捱麵包」

談起自己的工作，盧先生表示，雖然從事跨境運輸很辛苦，但自己也習慣了。「我早上六點多起來，然後開車過關，北上大灣區拉貨，經常幹到晚上十點才收工，一天工作十四小時。因為疫情，現在我在香港也不敢下車，偶爾下車也是去超市購買許多麵包，一天三餐至少兩頓是麵包。」

跨境司機陳文送告訴記者，由於他居住的地方附近有人染疫，因此他不能北上拉貨，現在香港將為大灣區駁船運送過來的貨物提供運輸服務。之前因害怕香港跨境司機帶來疫情，東莞有的鎮將工廠封掉，然後進行消殺，之後才讓他們恢復生產，貨物找內地司機運輸從境內港口出口。現在很多大灣區經港轉口的陸路運輸貨運都停下來了。在香港未爆發第五波疫情前，他可以去大灣區很多工廠拉貨。

他理解深圳和東莞等地防疫政策，並感嘆香港嚴重的疫情影響了他們的生計。

## 訂單改道 深圳港南沙港受青睞



◆由於香港疫情影響，一些原本經香港出口的貨物轉向了深圳鹽田港、蛇口港和廣州南沙港等發貨。圖為廣州南沙港。

由於香港疫情影響，大灣區陸路前來香港出口的貨物大幅下降，一些專家認為，今年香港碼頭將受到衝擊，業務將會有一定幅度的下滑。一些新的出口訂單原本經香港，現在很多改為深圳港或者廣州港。

長期從事海運物流業務的深圳市中進物流總經理唐毅表示，現在確實出現原本經香港出口的貨物轉向了深圳鹽田港、蛇口港和廣州南沙港等發貨，尤其是一些小額貿易，包括三、五條櫃或者十多條貨櫃，要改合同比較方便，就直接從華南其他港

口出發，有的只要更改一下信用證的貿易條款，經內地主要港口出貨便可。

### 大額合同更改訂單難

不過，他稱，一些訂單更改會比較麻煩，包括去香港趕大船和普通集裝箱貨和去香港機場的貨物，能否更改發貨目的地，要看貿易的靈活度，如果靈活度高的，便會很快地改到華南其他港口，主要是南沙、蛇口和鹽田等港口。如果是大額合同，一時半會兒改不了，那還得經香港上大船。他自己的公司現在就有一半貨物經

香港出口，有的採用駁船轉運到香港，另一半經深圳港或者廣州港出口。以前公司一些訂單出貨港是香港碼頭，現在不得不向客戶提出更改，許多客戶也接受。

### 港碼頭疫下吞吐量跌

因香港嚴重的疫情影響轉口貿易，對此，香港物流商會副主席陳富泉預計，今年2月香港貨櫃碼頭吞吐量，按年下跌約15%至20%。因此香港只有盡快在內地支援下控制疫情，轉口貿易才會明顯好轉。